

# BRO~



# BYGGEREN

Nr. 3

OKTOBER 1977

7. Årg.



# BRO- BYGGEREN



## Organ for Buskerud vegvesen

Redaktør:

Willy Bakken.

Redaksjonsutvalg:

Runar Bakke  
Erik Lysenstøen  
Hans Jacob Gisholt  
Albert Skarstad  
Oscar Løen

Utgever og redaksjonens  
adresse:

Buskerud vegkontor,  
Tollbugt. 2,  
3000 Drammen.

Opplag: 1200 Ekspl.

Trykk: Trykk-Service A/S  
Drammen

Forsiden:  
Vegvesenets anlegg på  
Gomsrud v/ Kongsberg.  
Foto ToB/NHK

### I N N H O L D

Side

- 3 Redaktøren har ordet
- 5 Område VII
- 12 Arbeidsmiljøloven
- 13 Vegbyggingskurs
- 15 Omplassering
- 17 Telefoner i mannskaps-  
forlegningene
- 18 Med politiet på radar-  
kontroll.
- 20 Områdeinndeling
- 21 Løft med vett
- 22 Laboratoriet snart klart  
til å tas i bruk
- 24 Pensjonistturen
- 27 Nydyrking
- 29 Retningsviseren
- 31 Varsling av vegarbeide
- 33 Trykkluft
- 36 Brukkontroll under vann
- 38 Den nye biltilsynssjefen
- 39 Soga om Svein Den Store
- 43 Sport
- 45 Kryssord
- 46 Kryssordvinnere
- 47 Våre medarbeidere

Tegninger Martha Dahl.

Kryssord Per O. Klemsdal.

# REDAKTØREN



HAR  
ORDET

## Problemer ved overgang til pensjonstiden drøftet på SU fellesmøte i Stavern

Samarbeidsutvalgene i de tre fylkene Telemark, Vestfold og Buskerud, har vært samlet til felles møte i Stavern.

Møtet var kommet i stand etter initiativ fra samarbeidsutvalget i Vestfold.

På sakslisten var ført opp til drøfting emner som organiseringen av biltilsynet, kurs- og konferansesamarbeid, personalprosjekter og funksjonsdeling.

Imidlertid skulle et av emnene på møtet interesse en spesiell gruppe innen vegvesenet, nemlig våre pensjonister. Temaet som ble behandlet var: Pensjonistenes plass i velferdsarbeidet, og "myk" overgang til pensjonistalderen.

Vegsjefen i Vestfold, Gunnar Eigeland, holdt et innledningsforedrag, der han tok utgangspunkt i en amerikansk undersøkelse om problemer forbundet med overgangen til pensjonisttilværelsen.

Denne undersøkelsen viste noe som tidligere også var kjent, nemlig at det er svært viktig at den som blir pensjonist har en hobby eller et arbeide å fortsette med etter pensjoneringen.

Overgangen til pensjon må ikke bli det samme som passivitet. Slik forholdene er i dag medfører pensjoneringen for svært mange en meget brutal overgang, fra den ene dagen å være yrkesaktiv for så neste dag å være i de "overflødiges" rekker. Det som fra vegvesenets side til nå er blitt tilbudt pensjonistene har begrenset seg til en pensjonisttur annet hvert år samt at de får tilsendt bedriftsavisen.

Samarbeidsutvalgene tok disse problemene opp til drøfting på Stavern-møtet, og det var enighet om at det snarest burde gjøres noe for å få til en mykere overgang til pensjonisttilværelsen, samt mulighet for engasjement som pensjonist.

Det ble i den påfølgende diskusjonen slått fast at det gjeldende regelverket begrenser mulighetene til en fleksibel overgang. Det var enighet om at det her måtte gå an å få til en endring av dette, slik at det kunne gis anledning til f.eks. kortere arbeidstid når en nærmet seg pensjonistdatoen.

Muligheten for engasjement som pensjonist er i dag tilstede, men det ble påpekt at lønnsnivået lå alt for lavt.

I hele tatt synes det her å være mange forskjellige svar på de spørsmål som ble reist.

Deltagerne på fellesmøtet var enige om at de respektive samarbeidsutvalg nå måtte arbeide seriøst med saken, for om mulig å legge fram forslag til forbedringer.

Det ble videre uttalt at en finner det naturlig at pensjonisten selv blir engasjert ved behandlingen av disse problemene. På denne bakgrunn vil en be om at de av våre pensjonister som måtte ha synspunkter i denne saken gjør disse kjent for samarbeidsutvalget.

Erfaringer pensjonistene sitter inne med vil være til stor hjelp for SU når problemet skal drøftes.

Så derfor pensjonister:

Har dere ting å komme med i denne saken, så la høre fra dere.

## **VERKSTEDSAKEN**

Vi skrev i forrige Brobygger at det nå var kommet i stand en ordning, slik at alle grupper tjenestemenn innen vegvesenet kunne benytte verkstedene etter arbeidstid.

Vi lovet også å orientere om retningslinjene som det angivelig var blitt enighet om.

Dette er imidlertid ikke mulig. Forskjellige forhold som ingen har kunnet gjøre noe med, har medført at det ikke har vært mulig å få diskutert saken nærmere.

Vi håper imidlertid en løsning snart kan bli funnet, på denne noe langdryge diskusjonen.

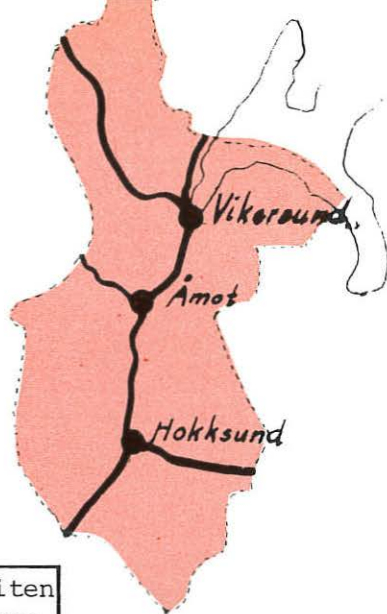
## VI PRESENTERER:

# OMRÅDE VII



Vegmester Tveiten

Tekst: Tveiten  
Foto: Bakken



Område 7 omfatter kommunene Nedre Eiker, Øvre Eiker og Modum, samt 4 km av Krødsherad kommune.

Av riks- og fylkesveger er det tilsammen 280 km med lik fordeling.

Etter at omleggingen over Loesmoen og Steinberg bru på riksveg 283 har blitt ferdig er trafikkforholdene på samtlige riksveger stort sett bra, også vedlikeholdsmessig sett. Vil også nevne den nye riksvegen mellom Sporpind og Vikersund som har avlastet trafikken gjennom Vikersund sentrum og da spesielt tungtrafikken.

Når det gjelder fylkesveger er vel kanskje de som fylkesveger flest, noen dårlige andre mindre dårlige. Noe spesielt å trekke fram er det vel ikke, det eneste måtte være Hagatjernvegen når det gjelder vintervedlikeholdet som av og til kan være problematisk.

Administrasjonen holder til i en bygning tilhørende Øvre Eiker kommune i "gamle Hokksund" hvor det disponeres tre rom. Vi er imidlertid oppsagt fra 1. januar 1978 og må sannsynligvis belage oss på å flytte såframt vi ikke skulle få en utsettelse.

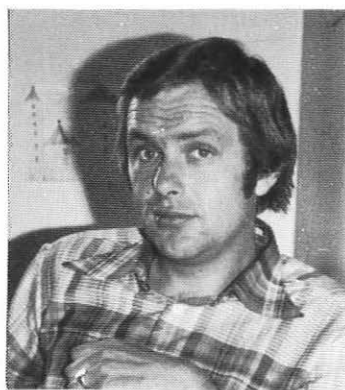
Vegvesenet har kjøpt tomt på Kjemperudmyra ved Geithus hvor opparbeidelsen av denne forlengst er igang og vi håper selvfølgelig å kunne etablere oss her, selv om det vil bli mer eller mindre provisorisk til å begynne med.

Modum kommune skal med det aller første gå igang med bygging av teknisk sentral like ved vår tomt og dette vil bety en fordel for oss på flere måter, bl.a. i forbindelse med tilkobling av vann og kloakk.

Alt utstyr og materiell har til nå vært hensatt på forskjellige plasser i området og det har derfor vært vanskelig å ivareta dette godt nok i og med at en mister mye av oversikten. Det er derfor en stor glede "i leiren" over at vi nå øyner en slutt på dette problem.



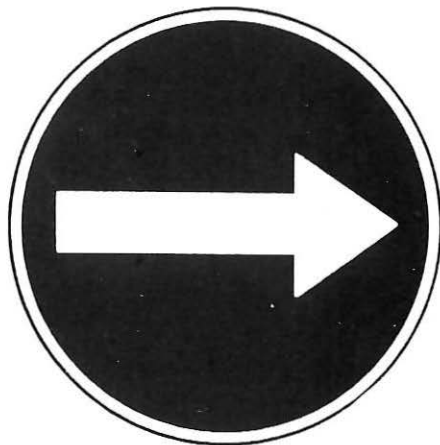
Oppsm. Wollebæk Nielsen

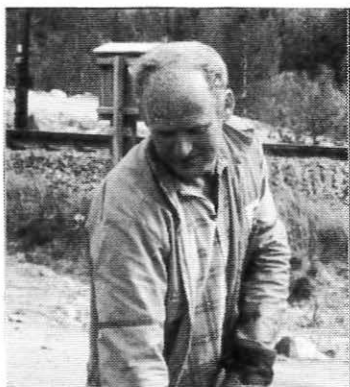


Oppsm. Thorud

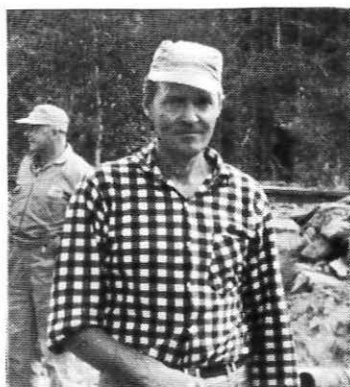


Kontorass. Nedberg Fredriksen





Arne Hardhaug



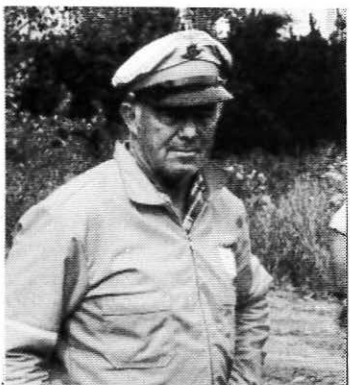
Arne Jahr



Vidar Skretteberg



Engebret Holm



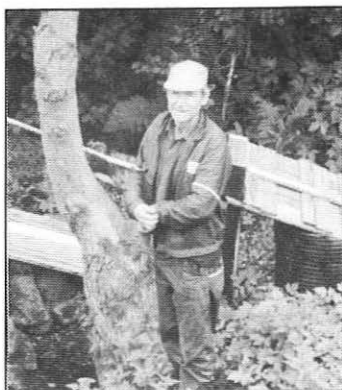
John Sanden



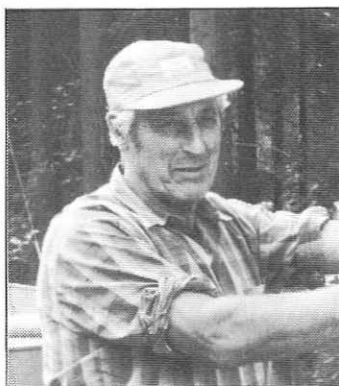
Harald Ingebo



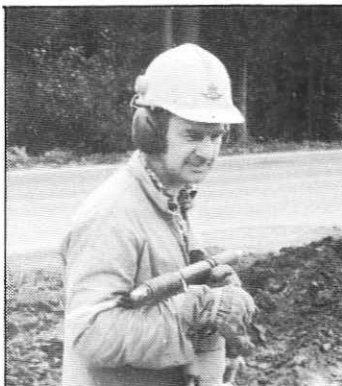
Rolf Sandberg



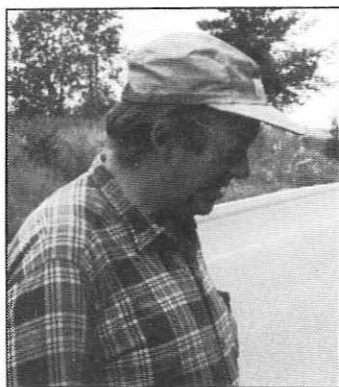
Bjørnar Nesland



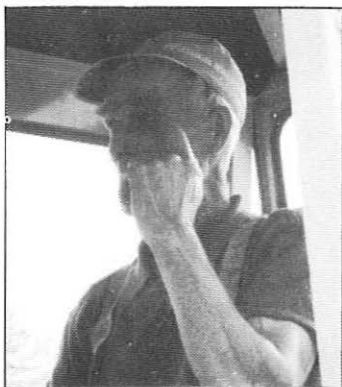
Arvid Knudsen



Ole Johansen



Arne Ristvedt



Andreas Godager





Benjamin Sandberg



Bjarne Austad



Einar Eriksen.



Tomta på Kjemperudmyra der den nye vegstasjonen skal bygges.



## Hva skal dette bety ?

Merket er vel for de fleste lesere kjent nok - men hvilken institusjon er det som fører vingemerket?

Vegvesenets flyvekorps - naturligvis.

I Planarbeidet har vegkontorets planavdeling nå forsøkt å bruke skråfotografier - slike flyfoto har vist seg å være et nyttig hjelpemiddel.

Såvel flyger som fotograf er å finne blandt planavdelingens ansatte.

Som eksempel på anvendelsen viser vi her en fotomontasje - bildet viser Steinbergområdet i Nedre Eiker - en av de aktuelle traceer for E-76 er her ført nær et boligområde og vegen med overgangsbrua og støyvoller er tegnet inn slik at de som blir berørt av traceen lettere kan sette seg inn i hva inngrepet vil bestå i.

Foto NHK/ToB

Fotomontasje: Ingeniør Arne Hauger.



## SKADEMELDINGER

De fleste skademeldingene fra arbeidsleder som vernelederen mottar, er vanligvis bra utfylt, men pass på å fylle ut de to øverste rubrikkene på side 2.

Fyll gjerne ut skademeldingsskjema og send til vernelederen selv om skaden ikke fordrer fravær eller legehjelp. Disse skademeldingene kommer ikke med i den offisielle statistikken, men vil være til stor hjelp ved vurderingen om det er spesielle arbeider, arbeidsrutiner eller lignende som er spesielt farefulle.

## ARBEIDSMILJØLOVEN :

# Studieveilederne er nå tatt ut

Av lærer Jørn Gjennestad

I Brobyggen er dette emnet nesten blitt som en føljetong nå, spalteplass også denne gangen bekrefter det. Imidlertid er det siden sist skjedd nye ting og da særlig innenfor opplæringsdelen av arbeidet.

I løpet av sommeren har det skjedd en spesifisering av hvem som skal ha opplæring i henhold til rammeavtalens § 1. Denne listen teller ca. 180 personer fra gruppene verneombud, oppsynstjenesten, avdelings- og seksjonsledere ved vegkontor og biltilsyn, majoriteten av teknisk personale og endel arbeidsformenn på særlig utsatte arbeidsplasser som f.eks. knuseverkene. Utplukkingen av disse er foretatt av verne- og miljøutvalget og senere godkjent av Samarbeidsutvalget.

De samme utvalgene har også tatt hånd om utvelgelsen av studieledere. Vårt fylke har av landskvoten fått 6 slike og jeg har herved gleden av å foreta avdukingen:

Oppsynsmann T. Sæther  
Maskinfører R. Sandberg  
Inspektør P. Rotherud  
Konsulent T. Wang  
Ingeniør E. Ottesen  
Spesialarb. K. Reiersgård

Med denne sammensetningen har vi fått en bred representasjon fra de forskjellige fagområdene innen etaten. Geografisk spredning likeså og dette anser jeg for viktigere enn at organisasjonene har fått studieledere etter forholdet ansatte som skal ha opplæring.

I den informasjonsrunden om loven og opplæringsprogrammet som vi gjennomgikk i vår og på forsommeren fortalte jeg at opplæringsformen skulle være studiegrupper som holdt møter jevnlig over tid til matriellet var gjennomgått. Vi har imidlertid kommet til at dette vil by på flere problemer enn fordeler. Blant annet vil fraværsprosenten bli høy sammen med den ulempen det vil medføre at nøkkelpersonellet skal forlate sine stillinger 8 - 10 ganger over et tidsrom. Følgelig vil vi nå primært satse på internatkurs hvor gruppene gjør seg ferdig med sitt arbeid i løpet av en uke.

I tillegg til dette blir det antagelig et tilbud etter det opprinnelige opplegget for dem som av private årsaker ikke har muligheter til å være borte en hel uke.

Vel, dette kommer vi tilbake til etterhvert. De nødvendige forberedelsene er allerede gjort ved at Fagerfjell turist-senter på Blefjell er bestilt for hele januar og halve april for avvikling av våre kurs. Høsten utover vil gå med til å sette sammen gruppene og plassere dem på Fagerfjell til riktig tid og om et par måneders tid vil ca. 180 personer få beskjed.

-----

## **Vegbyggingskursene fortsetter i november**

I et eksklusivt intervju Brobyggeren har hatt med første-sekretær Brekken, kan han fortelle at det i november måned skal avholdes 4 kurs i generell vegbygging.

Kursene som er på 2 ½ dags varighet skal avholdes på Fagerfjell Turistsenter.

Brekken sier at vel 100 tjenestemenn vil få opplæring gjennom disse 4 kursene. Forelesere vil bli fra personalet ved vegkontoret. Det tas sikte på at samtlige i driften skal gjennomgå kurs i generell vegbygging, slutter førstesekretær Brekken.

# — og så har det vært jakt igjen

Elgjakta er over for denne gang. Også i år har det vist seg at ikke alle har fulgt spillets regler. Krypskyting har alltid vært et problem - men inntil nå ikke for vegvesenet.

Men ingenting varer evig.



Ingen sak å gå på jakt når elgen er så lett å få øye på som her - et sted langs RV 7 mellom Sokna og Hamremoene.

Foto: TOB

# VMU skal ta seg av omplassering

Av Arve Aaby

I henhold til skriv fra SU 4/5-77 er VMU blitt ansvarlig for omplassering av personell som av helsemessige årsaker bør ha lettere arbeid.

Nedenfor er forslag til retningslinjer for et slikt omplasseringsutvalg. Eventuelle merknader til forslaget sendes Verne- og miljøutvalget, Buskerud Vegkontor innen 1. november.

Målsettingen med omplassering er å finne egnet arbeid for personell i statens vegvesen som av fysiske og/eller psykiske årsaker ikke lenger er i stand til å utføre den jobben de tidligere har hatt. En må forsøke å ta vare på sitt personell innen etaten i den utstrekning dette er mulig. Utvalget ser likevel ikke bort fra muligheten for at en må foreslå omskolering gjennom andre instanser for at vedkommende om mulig kan komme tilbake til vegvesenet.

Utvalget mener at følgende samarbeid/arbeidsdeling er nødvendig for å kunne utføre sitt arbeid.

- Personalseksjonen kartlegger behovet for omplassering.
- Driftsavdelingene kommer med forslag til arbeidsplasser med lett arbeid.
- Omplasseringsutvalget vurderer og kommer fram til løsninger på grunnlag av søknader, erklæringer og de muligheter til lettere arbeid som foreligger.
- Den direkte omplassering foretas av personalseksjonen i samråd med ansettelsesråd, omplasseringsutvalg og eventuelt bedriftslege.

Retningslinjene for omplassering av personell vil normalt bli basert og vurdert i følgende prioriterte rekkefølge:

1. I første rekke omplasseres personell som er påført direkte skade i sin tjeneste i statens vegvesen, og som av lege er anbefalt annet arbeid.
2. Dernest "yrkesfor slitning" og alderdomssvekkelse basert på lang tjeneste i statens vegvesen og legeerklæring med anbefaling om annet arbeid.
3. Sosiale forhold som er basert på legeerklæring, erklæring fra nærmeste foresatte, egenerklæring, erklæring fra hovedtillitsmann, andre arbeidskamerater, og sosiale instanser.

Utvalget vil overfor den enkelte ansatte peke på at dette innebærer tjeneste i hele Buskerud fylke. Det er sannsynlig at alle ønsker arbeid på eller i nærheten av sitt hjemsted, men som en lett kan forstå er ikke dette alltid mulig å få til.

Skal utvalgets arbeid ha noen reell hensikt, må utvalgets forslag kunne etterkommes, dersom ikke tungtveiende grunner gjør dette umulig.

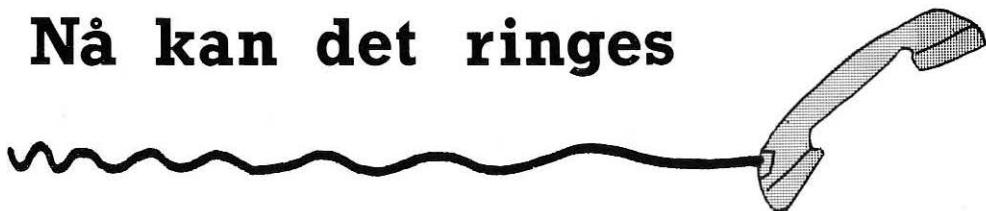
Utvalget vil i første omgang ikke gripe forstyrrende inn ved "lokal omplassering" hvor f.eks. en vegmester løser et omplasseringsspørsmål innenfor sitt område, men det gis i slike tilfeller rapporteringsplikt til utvalget.



Ikke noe navn - bare et nummer.



# Nå kan det ringes



## TELEFONER I MANNSKAPSFORLEGNINGENE

Ifølge særavtalen er administrasjonen forpliktet til å holde mynt-telefon i større brakkeforlegninger. Etter lengre tids venting har endelig Televerket meddelt at det er klart for installasjon av disse telefoner. I løpet av høsten vil telefonene være på plass i mannskapsforlegningene på Solberg, Ringerike og Kongsberg. En håper dette vil gi bedre muligheter til å komme i forbindelse med de som må overnatte her. Myntapparatene er av siste type som det også kan ringes til. Til orientering, nummerene er følgende:

|   |  |
|---|--|
| Manskapsforlegningen ved Solberg vegsentralsentral: | Drammen (02)                           |
|   | 82 72 32                               |
| "   | " Ringerike vegstasjon: Hønefoss (067) |
|   | 24 204                                 |
| "   | " Kongsberg vegstasjon: Kongsberg      |
|   | (034) 33 334.                          |

## Fremdeles navnløs

Vi ba i forrige nr. av Brobyggeren om navneforslag på båten ute på Sundstua.

Men det er øyensynlig smått stell med fantasien blant våre lesere.

Hele 2 forslag er kommet inn.

Ikke det at disse to forslagene ikke var gode nok, men juryen kunne tenke seg å ha noen flere navn å velge mellom.

Vi prøver derfor optimistisk på nytt igjen. Send DITT forslag på navn på båten til redaksjonen.

Innsenderfrist: 1. desember 1977.

Med politiet på

# RADARKONTROLL

Rep: W. Bakken



Brobyggeren har, med velvillig assistanse fra Drammen Politikammer fått være med på radarkontroll. Noen av våre lesere har muligens også fått stifte nærmere bekjennskap med dette fenomen, men da kanskje på en litt mer ubehagelig måte.

Stedene som denne dagen var tatt ut for kontroll var Reistadbakkene, Sylling og Lierbyen, alle med fartsgrense på 50 km/t. Det hele startet opp med en kort briefing på Politikammeret, og mannskapene satte så kursen mot Reistadbakkene med Brobyggeren på behørlig avstand bak. (3 sek. regelen)

Etter første kontroll viste oppstillingen at i løpet av ca. 1 time ble 9 bilførere stoppet. Høyeste hastighet her ble målt til 66 km/t, ellers lå overskridelsene på rundt 60 km/t.

Neste kontrollsted var Sylling, og her var resultatene svært oppløftende. I løpet av drøyt en ½ time ble ingen stoppet for høy hastighet.

Siste kontrollsted var Lierbyen. Her fikk mannskapene noe mer å henge fingrene i. I alt 233 kjøretøyer passerte radaren, og av disse ble 16 vinket inn. Den raskeste holdt 72 km, og denne ble belønnet med en anmeldelse. Ellers ble det gitt forenklede forelegg.

Etter avsluttet kontroll kunne politiet konkludere med at de denne dagen hadde vært vitne til stort sett pen kjøring.



Radarens skrivebel registrerer hastighet og klokkeslett.

# Ingen endring i antall områder

Av overing. B. Hope

For ca. 1 år siden tok vedlikeholdsavdelingen opp spørsmålet om reduksjon av antall vedlikeholdsområder fra 7 til 6. Etter at saken var luftet for vegmestrene ble Teknisk Rasjonalisering i Vegdirektoratet engasjert for om mulig å finne fram til inndeling i vedlikeholdsområder som kunne gi en mer rasjonell utnyttning av ressursene. I april i år ble det fremlagt en rapport med forslag på henholdsvis 6 og 4 områder.

Under drøftingen i Vegdirektoratet fremkom flere betenkeligheter mot forslaget på 6 områder. Forslaget på 4 områder ville gripe så drastisk inn i antall vegmesterstillinger at det ble ansett for lite sannsynlig å få gjennomført dette på kort sikt.

I stedet fremkom forslag om at distriktslederne skulle flytte ut og være direkte ledere for 2 samarbeidende vedlikeholdsområder. ( 7 områder i alt). Da dette ville føre til omfattende forandringer på vegkontoret, både med hensyn til sentral styring og distriktledernes arbeidsvilkår, ble forslaget inngående drøftet på kontoret før det ble fremlagt for vegmestrene 31. mai. Forutsetningen var å beholde 7 vedlikeholdsområder med nåværende oppsyn.

Reaksjonen fra vegmestrene var imidlertid svært negativ. Det ble hevdet at forslaget måtte ha utgangspunkt i mistillit til vegmestrene. Denne reaksjonen kom meget overraskende på ledelsen som med forslaget selvfølgelig mente å utnytte den totale organisasjon som er utbygget på en best mulig måte. Dette på bakgrunn av de endrede forhold som fullføringen av oljegrusprogrammet har skapt.

Konklusjonen blir at det ikke vil skje noen revolusjonerende forandring av eksisterende forhold. Tiden synes ikke moden for det.

NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET  
NR. 018 - VEGNORMALENE - VEGBYGGING  
(LIMHEFTET I A5-FORMAT)

Vegnormalenes del - Vegbygging - er opprinnelig utgitt i løsladssystem og A4-format. I likhet med de andre deler av Vegnormalene utgis Vegbygging nå også som "bok" i mindre format. Denne "boka" er ajourført som normalene forelå pr. 1. mars 1977. Ny, revidert utgave skal etter planen utgis i løpet av 1979.

Håndboka er nå utdelt til alle vegmestere, oppsynsmenn og assistenter i fylket, og dessuten til endel ingeniører ved kontoret.

Håndboka kan fås ved henvendelse til Aud Laurentz Tveit på vegkontoret.

## Løft med VETT

Av verneleder Aaby

Det brukes daglig kjettinger og ståltau til løfting av tunge gjenstander.

Det skjer daglig ulykker ved bruk av kjettinger og ståltau ved løfting.

Vegdirektoratet har bestemt at det i hvert fylke skal opplæres en person som skal føre kontroll med løfteinnretninger og løfteredskap i Statens vegvesen. Vår mann i denne sammenheng er avd.ing. Torgersen.

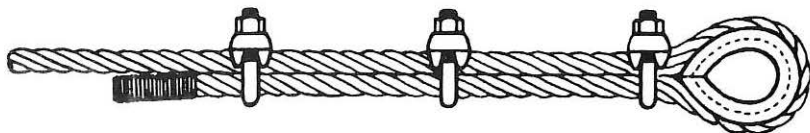
Selv om vi har fått en slik sakkyndig person, så blir det fortsatt opp til den enkelte bruker å forsikre seg om at det ikke kan skje skade på personell eller gjenstander ved løfting.

Verneregel nr.16 "Løfteinnretninger og løfteredskap" fra Statens Arbeidstilsyn gir bestemmelser om dette. Vi vil her komme inn på noen av disse.

Når en kjøper nye løfteredskaper, må en passe på å få med sertifikat fra leverandør. Med løfteredskap menes stropp av kjetting, ståltau, sjakkell, kjetting, ring, krok, svivel, tauverk, blokk m.v.

Løfteredskaper skal være merket med tillatt arbeidsbelastning (SWL = Safe Working Load) med tydelige tall eller bokstaver, enten på selve redskaper eller på en plate eller ring av varig materiale, festet sikkert til redskaper. For stropper av stål- og fibertau kan den tillatte arbeidsbelastning være angitt på plakater som er oppslått på steder der de lett kan sees.

Når en bruker klemmer på ståltau, skal disse være av godkjent type (f.eks. Iron Grip eller Strong Grip). Uboltklemmer som vist nedfor er ikke tillatt i heisetau, løfteinnretninger, løfteredskap o.l.!



Og til slutt: Det er ikke tillatt å bruke løfteredskaper som er blitt overbelastet. Undersøk redskaper for eventuelle deformasjoner før bruk.

## Laboratoriet snart klart til å tas i bruk

Tekst: T. Willumsen  
Foto: P.O. Klemsdal

Etter planen skulle det nye laboratoriebygget som er under bygging, være ferdig til innflytting innen 17. oktober d.å. Bygget ligger imidlertid nå ca. 14 dager etter den oppsatte framdriftsplan. Forsinkelsen skyldes ekstraarbeider med grunnarbeidene. I tillegg kommer forsinkelser med tekking av tak da dette er avhengig av oppholdsvær. Innflyttingen er nå satt til 15. november.

Bemanningen ved laboratorieseksjonen er nå på 9 mann og dekker arbeidsområdene: teknisk kvalitetskontroll, materialundersøkelser og drift av distriktslaboratoriet. Plassforholdene ved det eksisterende laboratoriet er temmelig kummerlig og utilfredstillende.

Arbeidsmengden vokser og blir stadig mer omfattende så behovet for et tidsmessig laboratorium er blitt større dag for dag.

Avd.ing. Indseth og hans medarbeidere ser nok med lengsel etter å kunne flytte inn å ta i bruk det nye bygget med nødvendig tidsmessig utstyr og sine rommelige arbeidsplasser. Det har en grunnflate på 426 m<sup>2</sup>, og vil koste omkring 1.5 mill. kroner.

Den moderne vegbygging er sterkt avhengig av en godt utbygget og effektiv laboratoriedrift. Vi er glad for at det nye laboratoriebygget nå blir ferdig nettopp i en tid da det blir omfattende virksomhet på anlegg med spesielt vanskelige grunn- og materialforhold - som f.eks. omkjøringsvegene ved Hønefoss og Spikkestad og Røyken tettsteder, og på Aurlandsvegen i Hol.



Det nye laboratoriet passer godt inn i det øvrige anlegget på Solbergmoen.

# PENSJONIST



Rep: W. Bakken

Vegkontoret har igjen arrangert tur for noen av sine pensjonister.

Deltagerne i år kom fra Hallingdal, Numedal, Kongsberg og Hemsedal. Pensjonistene, 43 i tallet ble først samlet i vegkontorets kantine. Her ble de ønsket velkommen av formannen i SU, Frithjof Indseth, og det ble så servert smørbrød og kaffe. Etter avsluttet lunch gikk turen til Aass Bryggeri, der deltagerne ble vist rundt i bryggeriets anlegg. Som følge av tørstefrembringende omvisning, ble pensjonistene samlet i Gildehallen, der de så fikk smake på produkter de tidligere hadde fått se tilblivelsen av. Dette var tydelig et svært populært innslag i opplegget. Vegsjef Nesje avrundet besøket på bryggeriet med å frembringe en takk på vegne av vegfolket, og håpet å få komme snart igjen!

Bomstasjonen og motorveganlegget i Kobbervikdalen var neste post på turen, og befaringer her ble gjort med overring. Johnsen, og avd.ing. Nærum som veiledere.



**TUREN**

**1977**



Deltagerne er her samlet i Gildehallen på Aass Bryggeri.

Arrangementet ble avsluttet med middag på Holth Pensjonat i Hokksund. Adm.sjef Bakke ønsket velkommen til bords, og selskapet bega seg så de gastronomiske nytelser i vold. Under middagen holdt driftssjef Willumsen og vegsjef Nesje taler, der de takket for at de fikk være med på et slikt hyggelig samvær med tidligere kollegaer. Overing. Hope berørte i sin tale de problemer enkelte kan komme opp i ved overgangen til pensjonisttilværelsen. Han viste til den behandling denne saken hadde fått på SU's fellessamling i Stavern. Pensjonistene selv må komme inn i bildet ved en eventuell løsning av disse problemer, sa Hope, og håpet at det kunne bli tatt et initiativ i så måte.

Pensjonist Halvor Aamellem fra Nesbyen fortalte om de problemer han hadde hatt ved overgangen til pensjonisttilværelsen, og også om hvordan disse hadde blitt løst. Han sluttet seg fullt og helt til tanken om pensjonistenes engasjement i denne saken.

Pensjonist Ivar Skaro takket på vegne av sine kollegaer for en hyggelig tilstelning, og sa dette var et tiltak de eldre satte overmåte stor pris på.

Nesje avrundet det hele med å ønske alle vel hjem.



Fra middagen på Holth Pensjonat.

NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET.  
NR. 019 - VEGNORMALENE - GATENORMALER.  
(LIMHEFTET I A5-FORMAT).

Vegnormalenes del - Gatenormaler - er opprinnelig utgitt i løslbladsystem og A4-format. I likhet med de andre deler av Vegnormalene utgis Gatenormalene nå også som "bok" i mindre format. Denne "boka" er ajourført som normalene forelå pr. 1. juli 1977. Ny, revidert utgave vil bli utsendt i 1978.

"I medhold av forskriftene har Vegdirektøren bestemt at normalene skal gjøres gjeldende ved utbygging av riksveger i tettbygd strøk".

Når det gjelder aktuelle revisjoner i tiden frem til neste utgave vil vi vise til eksisterende ringperm.

Håndboka kan fås ved henvendelse til Aud Laurentz Tveit, ved vegkontoret.

## VEGVESENET GÅR NYE VEGER:

# Nå også som nydyrker

Av avd.ing. Svein Sønju

Så er vi endelig i gang med omkjøringsvegen rundt Hønefoss. Etter endel utsettelse og frustrerende krangel med særlig en grunneier, kunne vi i juli sette igang med de store planeringsarbeidene.

Hele anlegget vil strekke seg over en del år. Det omfatter en 7 km lang strekning fra sjukehuset til kryssing med den nåværende riksveg 7 ved Veien nær krysset til Heradsbygda. Elva krysses av ei større bru sør for byen.

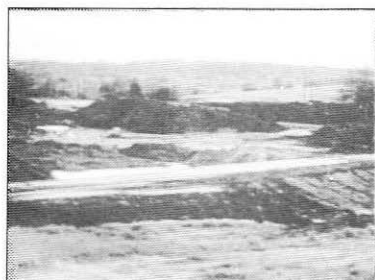
Første etappe tar sikte på å få bort undergangen ved Ramsrud, og dermed få vekk den sjenerende omkjøring om Heradsbygda for tungtransport.

Anlegget er på en måte svært spesielt idet det omfatter planering og nydyrking i stor stil. Veglinja går gjennom svært kupert leirterreng som for det meste er skogbevokst. På grunn av dårlig stabilitet ville vi ved vanlig bygging måtte legge ut store motfyllinger. Vi ville også fått langvarige problemer med erosjon i skråninger. Tankegangen som slo igjennom er at vi planerer ut større områder og etterlater oss nydyrkede arealer mye større enn den beslaglagte dyrka jorda.

Til tross for den seine starten har vi ved velvillig assistanse av værgudene fått gjort mye på den første parsellen. Det blei kjørt to skift hele ferien og jeg vil rose alle impliserte og oppsynsmann Nygård i særdeleshet for innsatsviljen. Til dags dato skulle jeg anta vi har flyttet på ca. 200 000 m<sup>3</sup> leire både i fast og flytende form.

Jeg nevnte så vidt værgudene. Vi er meget avhengige av været. Så snart paraplyene dukker opp på TV-skjermen blir Nygård og undertegnede dystre til sinns og sure i magen. Så snart det begynner å regne innstiller vi. Videre arbeide ville bare bety at vi får omrørt massene så godt at det er bløtt for resten av året. Men hvis vi stopper øyeblikkelig er det utrolig hvor fort vannet renner av. Så vi håper altså på lite nedbør resten av høsten!

Jordplaneringen har pågått for fullt.



# retningsviseren

**KJØRING I MØRKE****Av avd.ing. Erik Lysenstøen.**

Høstmørket er over oss. Regnvær, våte veier og svart asfalt gjør det ekstra vanskelig for oss som kjører bil og ekstra farlig for de som går etter vegene.

Hvert år er trafikkulykkestallene forholdsvis høyere om høsten enn resten av året.

Hva kan så den enkelte bilfører gjøre for å øke sikkerheten?

Problemet ved kjøring i mørke er i første rekke for lite lys. Faren for blending er sterkt overdrevet. Vi snakker gjerne om 2 ulike former for blending.

1. Virkelig eller reel blending hvor øyet er blindt (ikke ser) i en viss tid.
2. Innbilt eller psykologisk blending som er irritasjon av øyet slik at en føler seg blendet uten at dette er virkelig tilfelle.

Ved riktig bruk av korrekte lys er faren for virkelig blending svært liten.

Det vi bilførere kan gjøre for å øke sikkerheten kan samles i 3 punkter:

1. Bilens lysutstyr må være i førsteklases stand.
2. Vi må bruke lysene riktig og øynene riktig.
3. Vi må tilpasse hastigheten til den sikt vi har ved kjøring i mørke.

### Til punkt 1

Husk at lysene på bilen blir svakere med tiden. Pærene i lyskasterne "slites" og blir sotete på glasset. De må skiftes minst en gang i året.

(NB. Gjelder ikke halogenlys).

Reflektorene må være blanke som speil. Lykteglassene må være hele og rene både på innsiden og utsiden.

På mange biler kommer det ikke frem nok strøm til lyspærene p.g.a. såkalt spenningsfall i ledninger og kontakter undervegs. Dette kan unngås ved å montere et lysrelé.

Er lyskastere modne for utskifting så skift til halogenlys. Det gir bedre lys og du behøver ikke skifte pærer før de slukner.

Tilslutt husk korrekt innstilling av lyskasterne.

### Til punkt 2 og 3

Riktig bruk av lys ved møte med annen bil:

Vanlige feil er å skifte for tidlig til nærlys, holde for stor fart på nærlys og skifte for sent tilbake til fjernlys.

På rett strekning, behold fjernlyset på til avstanden mellom bilene er 200 - 300 m. Fjernlys gir best sikt inntil denne avstand.

Utnytt silhuettvirkningen når den du møter er bak en sving eller bakketopp ved et kort øyeblikk å skifte til nærlys. Behold fjernlys til like før føreren i møtende bil får det rett i øynene.

Se langt frem langs høyre vegkant. Se ikke inn i møtende bils lys.

Før skifte til nærlys, tenk på farten. Må den reduseres? Enkle forsøk viser at i en slik møtesituasjon vil du ikke oppdage en mørkkledd fotgjenger før på en avstand av 15 - 30 m, avhengig av forholdene.

Dette betyr at farten må være mellom 20 og 50 km/t avhengig av forholdene. Kjører du fortene, kjører du uforsvarlig fort. Skift til fjernlys igjen så tidlig som mulig uten å sjenere fører i møtende bil. Det vil være like før møtet, når det er ca. 10 m (2 billengder) mellom bilene.

forts. side 35

# Har du dårlig samvittighet ?

"Vegen og vi" tar i siste nr. før sommerferien opp dette emnet både på lederplass og inne i bladet. Vi gjengir lederartikkelen i sin helhet og deretter gir vernelederen sitt inntrykk av arbeidsvarslingen her i Buskerud:



## Vegen og Vi

NR. 4 — 1977 — 16. ÅRGANG

I fjor fikk vi nye «retningslinjer for varsling av arbeid på eller ved veg åpen for almen ferdsel».

Hensikten med de nye retningslinjer var å skape klarere regler og få til en mest mulig ensartet praksis på landsbasis.

Det slurves imidlertid fortsatt en del når det gjelder varsling av vegarbeid. Vi er nå inne i en årstid med trafikkstopp, og vi finner derfor grunn til å nevne dette på lederplass. Vi vil også minne om de tre hovedpunktene som er satt opp for varsling av vegarbeid:

1. Beskytte arbeidere og trafikanter
2. Søke lede så stort antall kjøretøyer pr. tidsenhet forbi arbeidsstedet som mulig uten at det voldes skade eller oppstår fare.
3. Effektivitet og økonomi i arbeidet.

Varsling av vegarbeid må derfor planlegges og utføres nøyaktig — både i og utenfor ordinær arbeidstid. Trafikkledning og dirigering må være effektiv, tydelig og konsekvent.

Vi vil til slutt understreke at en dårlig og mangelfull arbeidsvarsling fører til svekket respekt for varsling blant trafikantene. Dette fører igjen til redusert sikkerhet for både de som arbeider på vegen og for trafikantene. Og det er ingen av oss tjent med.

Red.

## Verneleder Aaby kommenterer:

Arbeidsvarslingen her i Buskerud må kunne sies å ligge på et brukbart nivå, men det er en del småting som ofte trekker ned helhetsinntrykket.

Når en i dag ser den skiltmengden som må til for enkle arbeider og den tiden det må ta å sette opp og ta ned disse, er det synd at det ofte er bagatellmessige feil som gjør at trafikantene mister respekten for skiltene. Det er tre saker jeg vil nevne her. Det første er skilt for opphevelse av særskilt fartsgrense etter et arbeidsområde. Enkelte steder er ikke noe slikt skilt, andre steder står de unødvendig langt etter arbeidsstedet.

Det andre jeg vil nevne er skilt nr. 109 "Vegarbeid", (mannen med spaden) som kun skal nyttes når arbeidere er tilstede (med unntak av spisepause og annet kortvarig fravær). Enkelte steder står dette skiltet oppe døgnet rundt og i helgene. Respekten for skiltet blir derav minimal.

Det siste jeg vil ta opp nå er uniformering og opplæring av vaktposter ved manuell trafikkdirigering. I retningslinjene går det klart fram hva minimumsutrustning for disse består av. Vaktpostens oppførsel har mye å si og bunner ofte i den opplæring de har fått.

På min farting rundt i fylkene vil jeg heretter ta dette opp med de ansvarlige hvis det forekommer slik feilskilting.

**DET ER DIN EGEN SIKKERHET DET GJELDER !**





## **VERNELEDEREN :**

# **Bruk trykkluft med fornuft**

## **TRYKKLUFT ER FARLIGERE ENN DE FLESTE TROR**

Svært mange i Buskerud vegvesen bruker daglig trykkluft i sitt arbeid. Når trykkluften brukes riktig byr den ikke på større farer, men av og til blir den misbrukt blant annet til å blåse bort støv fra klær.

Enhver kan lett forestille seg faren ved ikke å sette på et tannhjulsvern. Derimot vil folk flest neppe være klar over den ødeleggende kraft som trykkluften utvikler og de følger misbruk av den kan få.

La oss se på en ulykkesrapport sakset fra "Førebygg Olykesfall" En maskinarbeider i en trevarefabrikk hadde fått dekket klærne med sagspon og han ville blåse seg ren med trykkluft. Han holdt munnstykket ca. 30 cm fra venstre håndflate. Da han åpnet for luften - med et trykk på knapt 4 kg - slo den inn i hånden og før han forsto hva som skjedde, ble hans venstre arm blåst opp til en grapefruktsstørrelse og smertene strålte ifra fingertuppene helt opp i skuldrene. Han fikk en fryktelig hodepine og hadde følelsen av at hodet holdt på å blåse bort. Denne følelsen var så intens at han faktisk forsøkte å holde hodet på plass da folk kom til.

Denne gangen gikk det etter forholdene bra. Hvis trykkluften hadde trengt inn i pulsåren ville den kunne blitt ført med blodstrømmen til de små blodkarene i hjernen og forårsaket blodpropp med døden til følge.

Mye mer ømfintlig for trykkluft er f.eks. øyet, øret, neseborene - eller endetarmen. Jeg har selv vært vitne til en situasjon som den tegningen viser. Det var en som ville gi en kamerat litt ekstra ventilasjon i buksebaken med den følge at luft trengte inn i endetarmsåpningen. Dette medførte voldsomme smerter, men legen kunne intet gjøre for å hjelpe. Den gangen gikk det også bra, men lignende tilfeller har ført til døden.



Høytrykks sprøyteutstyr er enda farligere ved uforsiktig omgang og det har skjedd noen ulykker, men det kan se ut som folk er mer klar over faren der.

Lek med trykkluft - det kan kanskje av og til være fristende - er i bokstavelig forstand en lek med døden.

## VERNEREGLER

foreligger nå i plakatform og skal når dette nummer kommer ut være fordelt til vegstasjonene. Reglene skal henges opp i hvilebrakker, spiserom og på iøynefallende steder. Hvis det ikke er slått opp en slik plakat på ditt arbeidssted, få oppsynsmannen til å få tak i på nærmeste vegstasjon eller ved henvendelse til vernelederen. Og husk:

Vernereglene skal følges !

MØRKEKJØRING forts. fra side 30

Riktig bruk av lys ved forbikjøring av annen bil:

Vanlig feil i denne situasjon er å skifte for tidlig til nærlys ved innhenting, skifte for sent til fjernlys ved selve forbikjøringen og at den som blir forbikjørt skifter for tidlig til nærlys.

Ved innhenting, behold fjernlys lengst mulig, nærlys gir dårlig sikt. Først når du er så nær at det er fare for at forankjørende får redusert sikt fremover p.g.a. mye lys i speilene er det nødvendig å skifte til nærlys. Behold fjernlyset til du er ca. 150 m bak. Er du i tvil om avstand så kan du bruke sekundtelling (jamf. avstand til forankjørende, Brobyggeren nr. 1/77) til du får erfaring i å bedømme avstand.

60 km/t - 9 sekunder bak

70 km/t - 8 sekunder bak

80 km/t - 7 sekunder bak.

Etter at du har svingt over på vegens venstre side for å starte forbikjøringen skifter du til fjernlys ca. 2 bil-lengder (10 m) bak den andre. Først da får du nok sikt til å foreta selve forbikjøringen.

Bli du forbikjørt, behold fjernlys på helt til den som kjører forbi er ca. 2 billengder (10 m) foran deg.

.....

# BRUKONTROLL UNDER VANN

Tekst: E.Ottesen

Foto: W.Bakken



Ottesen og Hagberg

## FORSØK GJORT MED TV-OPPTAK

Etter at brua på Loesmoen falt ned i fjor ble det bestemt at en skulle undersøke hvordan tilstanden var for de øvrige bruene i fylket, spesielt var en interessert i å få greie på tilstanden på brukar og brufundamentene under vann. Ca. 20 bruer måtte inspiseres og dette arbeidet måtte gjøres ved hjelp av dykkere.

Etter skolering i kalde vintermånedene kunne undertegnede med dykkersertifikat i baklomma begi seg ut på dypt vann. Med oppsynsmann Hagberg som dykkerveteran ble bru etter bru kontrollert og skader notert. Konklusjonen etter vår rundtur var at de fleste bruene er i god forfatning under vann. Feil som imidlertid gikk igjen var at plastring av brukar med grovere masser manglet flere steder, og det var tilløp til undergraving ved noen bruer.

Det kan nevnes sår i betongen i form av støpereir og utvasking. Enkelte fundamenter hadde støpeskjøter hvor finstoffet lå som en horisontal "fugemasse" gjennom hele fundamentet. Disse "fugene" utvaskes lettere enn betongen forøvrig slik at det oppstår horisontale hulrom i fundamentet.

Krøderen bru ble i denne sammenheng gjenstand for en litt spesiell form for inspeksjon.

Det ble her benyttet et undervanns-TV kamera, og bildene ble tatt opp på video.

Bildene som også kom fram på en TV monitor ble kommentert og lyden lagt på.

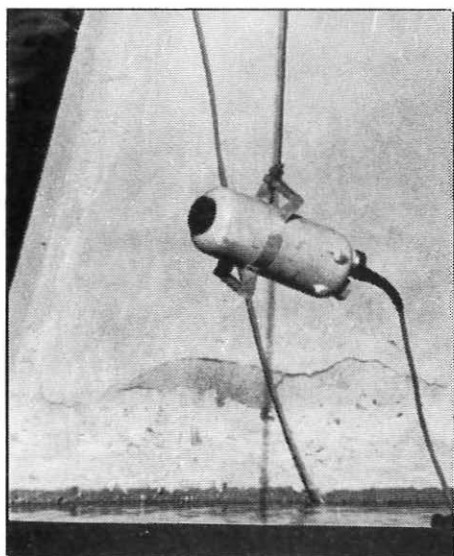
Hele opptaket ble så vist på TV for ekspertisen på vegkontoret. Erfaringene en høstet ved denne prøven, var at opptaket varierte en god del i kvalitet.

Sol- og skyggevirkningene under brua var årsaken til dette, samtidig som en manglet samband mellom dykkerne og mannen ved videoopptageren. Konklusjonen blir nok at en for ettertiden heller bør satse på undervannsfotografering framfor levende bilder.

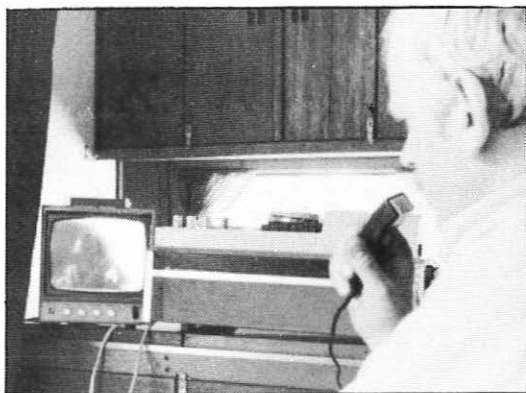
Som en kuriositet kan til slutt nevnes at en som dykker ser mye rart under vann. Det er alt fra stor ørret til sykler. Det verste er imidlertid forurensningene i elvene. Den er ille.



Dykkerne er klar til aksjon



Undervannskameraet



Bildene blir tatt opp på video, og samtidig kommentert.

**Nå også i Buskerud:**

# Fylket har fått sin biltilsyns- sjef



På linje med 12 andre fylker har Buskerud fått tildelt en stilling som biltilsynssjef i 1977. Stillingen er faglig underlagt Vegdirektoratet, administrativt underlagt vegsjefen og er overordnet de tre biltilsynsstasjonene i fylket.

Ansettelsesrådet har ansatt Asbjørn Bustgaard som biltilsynssjef i Buskerud. Bustgaard er 48 år gammel og har eksamen som ingeniør fra Gøteborg Tekniske Institutt i 1954. De siste 17 årene har han vært driftsleder ved et privat bilverksted.

Bustgaard vil tiltre stillingen som biltilsynssjef 1. desember 1977.

Vi ønsker Bustgaard velkommen til etaten og spesielt til vegvesenet i Buskerud.

---

## I Mørke- tiden

**Se og bli sett**

**Bruk refleks**

---



# Soga om Svein Den Store



Jørund Skald fortel:

Svein den store drog titt i strid.

Ein av dei største og hardaste var den om Drammenskloppa. Den vart kjempa over mange år og talstor var flokken av jarlar og stormenn som i denne striden fekk banesår av Svein den store og hirden hans. Med framifrå hjelp av ein av høvdingane sine, Kjell Runar, kom han seg til sist tørrskodd over Drammenselva, og Drammenskloppa var såleis til denne dag Sveins største siger.

I fredstida som fylgde denne striden vart Svein mykje ære til del, så mykje at han snart vart tørst på meir stridsmjød. Difor vart stridsøkse framgravd og Svein sudde seg til nytt plyndretokt, og denne gongen vende han si høge panne mot Kongsberg. Frå ei høgde bakom garden sin i Drammen sto han i kveldsstilla innunder kveldssongen og sturde på korleis han på snøggaste viset kunne føra hirden sin til dei store sylvskattana i Kongsberg. Då han ein augneblink vart blenda av kveldssola, sto med eitt stridsbileta fasthamra i hovudet hans.

Rett mot kveldssola skulle vegen gå, og mot Kongsberg skulle hirden ferda i nattemørket, medan dei heimatt skulle nytte timen då kveldssola blinda augo på alle dei uvenene som etter utferda hadde flokka seg kring garden og Drammenskloppa for å gjera svik mot Svein den store og hirden hans.

Om utferda frå Drammen fortalde Svein for prentmakarane i Drammensbolken. Det skulle han komme til å trega, han vart nær oppeten og oppgulpa att av sinte kjerringer og vegvonde menn. Men Svein den store tenkte sitt, ingen visste enno at dei ved kveldsleite skulle verta blenda av kveldssola og såleis lite kunne gjera til sist.



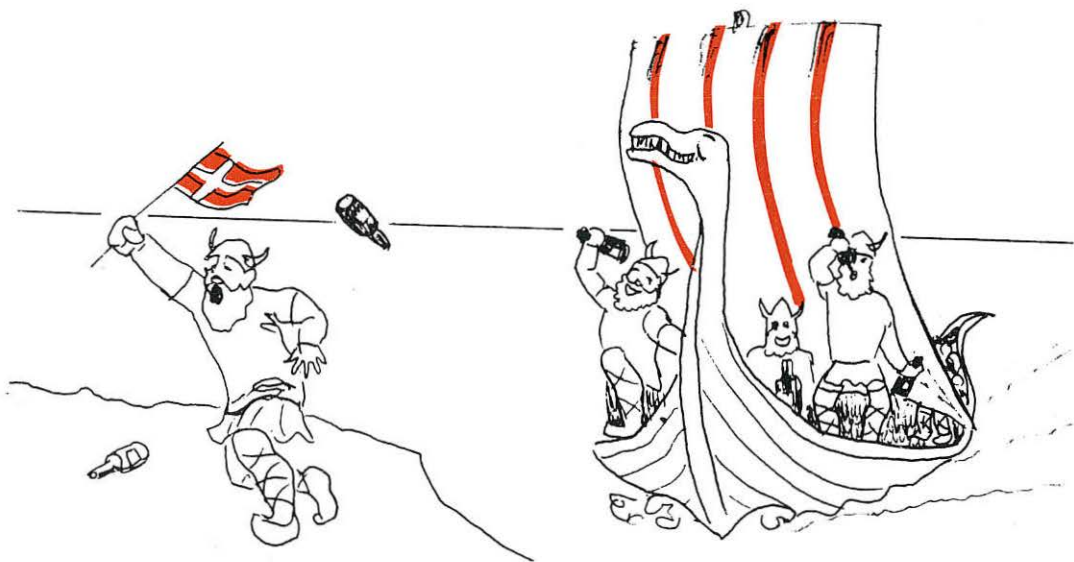
Denne flokken vart leia av ein mann ved navn Franz Saks frå Viken.

Kjell Runar var ein høvding som tykte vel om å stå langt framme i striden. Når han ikkje fekk stå som Svein den stores trugne våpendragar i strid sytte han sjølve for saka si. Då sende han nokre hestedoningar og hirdmenn til Rosenkrantzvegen for å gjera nett så mykje krafssing på vegen at det spurdest at det framleis var liv i Kjell Runar og felagane hans. Nokre dagar seinare forsvann dei like brått som dei var komne, men attende etter seg i vegen lot dei stå ein haug med raude og kvite plankar som ferdafolk skulle halda seg unna. Jo meire plank som sto att jo lenger tid ville det gå til neste gongen Kjell og hirden hans kom attende til Rosenkrantzvegen. Folk vart harme over dette, men Kjell tykte helst dette var ein morosam leik. Han kalla den Sveneleiken av di han alltid spela saman med folk frå Svene.



På kongsgarden i Viken budde mange kvinner og menn, ja så mange at til sume tider måtte det vera smått med gagnleg arbeid for alle. Denne sumaren vart det nok reint gale, og betre gjekk det ikkje til enn at Store Karl Kvithår måtte sende folk kringom i landet for å finne ut om eit kvart var gale med luene som alle hirdmennene nytta i striden. Skulle dei ha fleire lufthol, eller måtte skuggen vera lengre eller kortare? Eller kan hende skulle skuggen kunne sjåast gjennom når han ein solblank sumardag låg klistra nedmed augo? Eller kva? Mange vise menn og mykje godt vett vart satt til å gjere greie for desse vanskelege tilhøva.

Lenge hadde Noreg hatt fred med sine grannar i sør. Men utpå sumaren medan veret enno var høveleg til det, rusta Alf Brattbakke ut hærskip for å gjera strandhogg i Daneland. Vel budd og med tomt skip la dei ut frå land ved midnattsleite for å henta heim kjøt og mjød til ein armodspint heimegard. Og vyrdsamt i luftingen kneisa Alf Brattbakke med hjelm og brynje. Kringom bakre tofta låg dei villaste krigarane, dei som Alf berre ville nytte i største nauda. Dette slepte han, og vel var det for stridshugen var ikkje heilt på topp til det siste. Men Daneland vart teken og utropa til eit utskjær til Noreg for æveleg tid, tomt for kjøt, mjød og andre skattar.

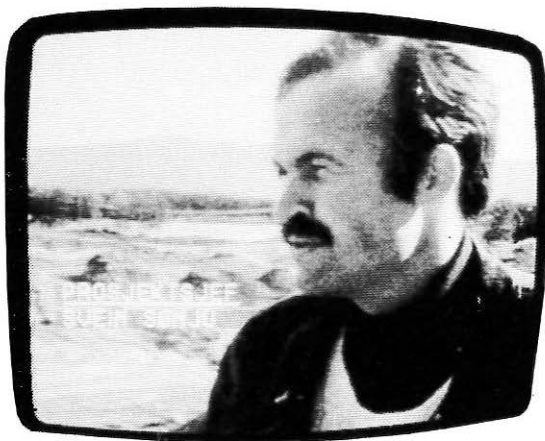


Vegfolket gjer strandhogg i Daneland.

Svein den store vart ikkje berre ein mektig stridsmann. Storleik i høvisk framferd og fagkunne hadde og gjort han namngjeten langt utover Buskrikes landemerker. Men Svein tok til å eldast og mange spurde i løynd kven dei ein dag skulle fylgje når han måtte vika plassen øvst i gildehallen. Kan hende hadde Svein sjølve sytt for den som skulle kome etter?

Nett dette vart spurd då folk ein laugardag glåmte augo or hovudet i langsjsåskåpet. For der, saman med Svein den store, ja jamvel framføre Svein den store, sto ein av sveinane frå garden i Drammen, ein svein under Tor Nybyggjar som var kalla Svein Søn, og mælte med like kvass tunge som kongen sjølve. Hadde Svein den store på dette viset gjennom langsjsåskåpet meint å syne fram arvingen sin? Og om så var, var denne nye Sveinen med kristennamnet Svein Søn ein ekte eller uekte fødd son av Svein den store?

Følg med, godtfolk  
følg med i neste bolken.  
No vert det spanande!



Svein Søn sto ein laugardag fram i langsjsåskåpet. Han mælte med same kvasse tunge som Svein Den Store.

# FOTBALLAGET er oppe i en trenerkrise –

## Vil Hooley eller Docherty bli ansatt som oppsynsmann på kontrakt ?

På bakgrunn av årets sesong kan vi trygt slå fast at vårt fotballag er et typisk høstlag. Etter en voldsom innspurt, som ga 9 poeng på de siste 5 kampene, avanserte nemlig våre fotballstjerner fra nedrykningsposisjon til en flott 3. plass i 2. divisjon avd. B. Sluttresultatet ble 13 poeng på 11 kamper og målforskjell 17 - 14.

Sesongen har forøvrig vært dramatisk på flere måter. Før ferien sto Buskerud vegvesen med kun 2 seire i protokollen, og en kraftig oppvask på kammerset var ikke til å unngå. Resultatet ble at den engasjerte manager W. Foosnes ble satt på transferlista, men dessverre har ingen vært interessert i kjøp. For å unngå slike episoder i framtida, vil UK nå skissere mer langsiktige linjer for fotball-gruppa. En tanke i denne forbindelse er å få ansatt en trenerkapasitet som Hooley eller Docherty som oppsynsmann på kontrakt. Dette vil kanskje være løsningen dersom gutta på laget skal klare å utvikle seg videre som fotballspillere.

Scoringstabellen for samtlige kamper i 1977 ser slik ut:  
Einar Ottesen 7 mål, Arne Tveit og Odd Grette 3 mål, Jarle Brekken, Bjarne Sveen, Sigurd Moen, Jan Fjeld 2 mål, Rolf Wilthil 1 mål.

## ETTERLYSNING

Det er nå stor fare for at våre håndballgutter må spille Hallingkastet med bar overkropp. Imidlertid kan dette avverges, idet en vet at det finnes en god del drakter ute. Så dere som har drakter, lever disse snarest til Gjennestad. Det kan jo bli kaldt på Gol.

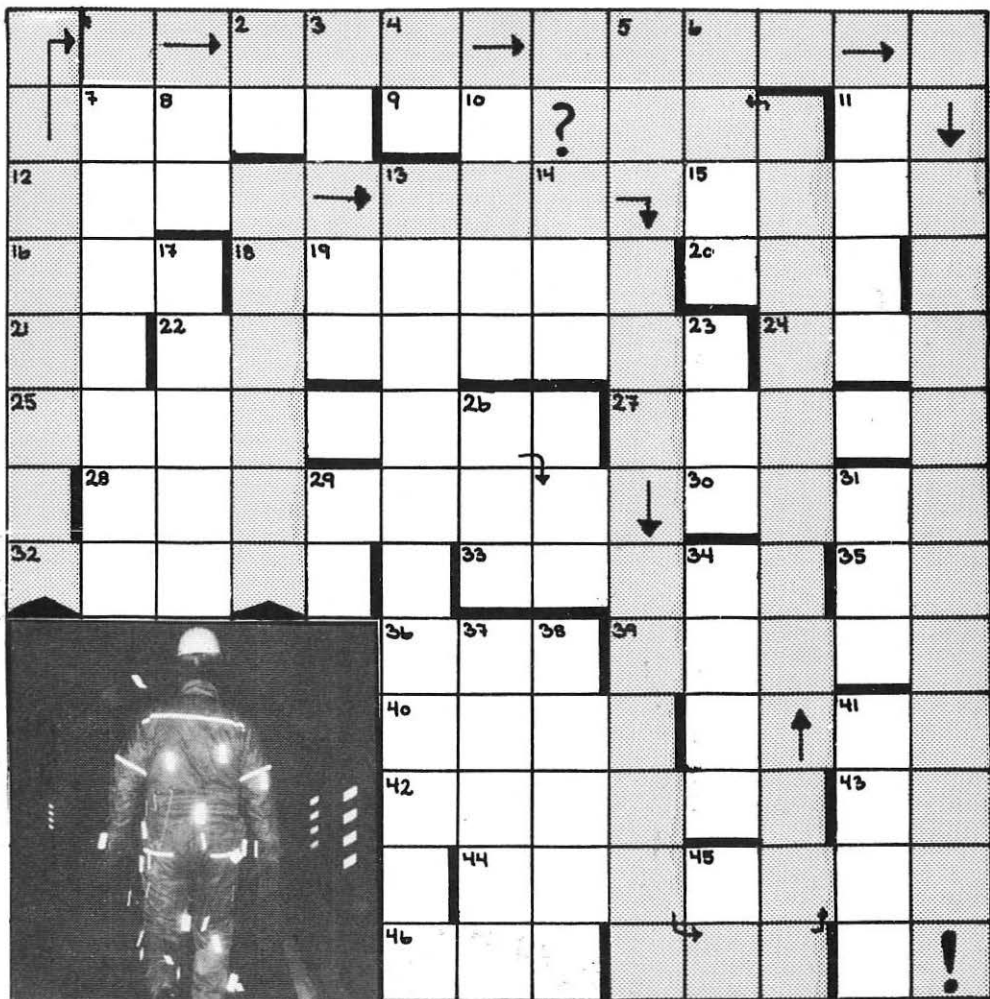
|  |          |          |          |          |          |          |          |          |  |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|--|
|  |          |          |          |          |          |          |          |          |  |
|  | <b>K</b> | <b>R</b> | <b>Y</b> | <b>S</b> | <b>S</b> | <b>O</b> | <b>R</b> | <b>D</b> |  |
|  |          |          |          |          |          |          |          |          |  |
|  |          |          | <b>N</b> | <b>R</b> |          | <b>3</b> |          |          |  |
|  |          |          |          |          |          |          |          |          |  |
|  |          |          | <b>1</b> | <b>9</b> | <b>7</b> | <b>7</b> |          |          |  |
|  |          |          |          |          |          |          |          |          |  |

VANNRETT

7. Hylle
9. Pol.parti
12. Guttenavn
15. Loft, bakv.
16. Sportsutstyr, bakv.
18. Værelse
20. Pronomen
21. Kjem. tegn.
22. Utførelse
24. Flyselskap
25. Sjeldenhet
27. Grøften
28. Reise
30. Mareritt
32. Komponist
33. Utilbørlighet
35. Rekke
36. Tidligere
39. Geistlige
40. Bitt
41. Skli
42. Slite
43. Smile
44. Hastet
46. Vrakgoods

LODDRETT

1. Sykdom
2. Leve
3. Like
4. Dessert
5. Artikkel
6. Brukbar
8. Nektelse
10. Pålydende kurs
11. Emne
13. Behandlingssted
14. Garn
17. Dreier
19. Natrium
23. Epoke
26. Irske rep. hær
29. Tall
31. Stige
34. Veggfast benk
37. Blomst
38. Fett
41. Lengdemål
45. Fase.



Løsningen sendes: Vegkontoret, Postboks 2265-  
 Strømsø, 3001 Drammen, innen  
 1. desember 1977.

Innsendt av: .....

Adresse: .....

Post nr: ..... Postadr: .....

Premier: 3,2 og 1 lodd i Pengelotteriet.

# KRYSSORDLØSNING

A crossword puzzle grid with a photograph of a vintage car and two people on a road. The grid contains the following words:

- FÅ → SE →
- FØRERKØ
- ALEAMOR
- MOMS AKT
- FRISTEE
- K K A T ← T
- MARKISE
- TANGOKANOSSKI
- IDOLLARN → TRÅR
- LOUISISOVERALL ↓
- ↓ LGPESE DUTEEST
- IFAPNBANS SNEI
- NITOSAUNA SIL
- NTEKT → FOR ↑ EGGE

Vinnere ble:

1. premie: Sverre Sørliie, Gulsvik
2. premie: Kons. Brattegaard, Drammen
3. premie: Hans Olav Lien, Lier

VI GRATULERER

# Våre medarbeidere

Vi ønsker følgende medarbeidere velkommen til vegvesenet:

Ingeniør Gunnar Falkevik  
" Tore A. Hodnebrug  
" Knut Erik Skogen  
Spesialarbeider Bjarne Austad

Kjøretøykontrollør Inge Bøen, Biltilsynet Kongsberg  
Kontorass. Bente Skjønberg, Biltilsynet Drammen

## Vi gratulerer



50 ÅR:

|                           |            |
|---------------------------|------------|
| Einar Laupet, Tyrstrand . | 11.09.1977 |
| Trygve Bråthen, Flå.      | 15.10.1977 |

60 ÅR:

|                                |            |
|--------------------------------|------------|
| Tor Nyberg, Drammen .          | 15.09.1977 |
| Erik Briskodden, Viken i Ådal. | 26.10.1977 |
| Olaf Rustand, Konnerud.        | 30.10.1977 |

OLSEN BJØRG

UKS

3023 SOLBERGM

1. DEN SOM OPPDAGER BRANN I CK-BYGGET MELDER STRAKS FRA TIL VEGKONTORETS SENTRALBORD (NR. 9) SOM VARSLER BRANNVESEN OG ALLE ETASJER I CK-BYGGET.
2. LUKK ALLE DØRER OG VINDUER.
3. VED BRANN SKAL ALLE STRAKS FORLATE BYGNINGEN. BENYTT HOVEDTRAPPEN. HVIS DEN ER SPERRET, BENYTT NØDTRAPPEN SOM ER NÆRMESTE DØR TIL HERRETOALETTET I HVER ETASJE.
4. HEISENE MA UNDER ENHVER OMSTENDIGHET IKKE BRUKES.
5. OPPTRE ROLIG. GÅ, IKKE LØP UNDER RØMNINGEN.
6. HVIS DU BLIR SPERRET INNE, SØK TIL ET VINDU HELST MOT RUNDKJØRINGEN ELLER PARKOMETERPLASSEN. STIGEBIL VIL VÆRE I NÆRHETEN.
7. FORSØK Å SLOKKE ALLE BRANNTILLØP I STARTEN.
8. BRANN MELDES OVER LYS-INTERCOMMEN MED BLINKENDE LYS I ALLE FEM LAMPER.

